



Aviso de Preparación/ Aviso de Intención

Declaración de Impacto Ambiental/ Reporte de Impacto Ambiental Ampliación de la Garita de San Ysidro

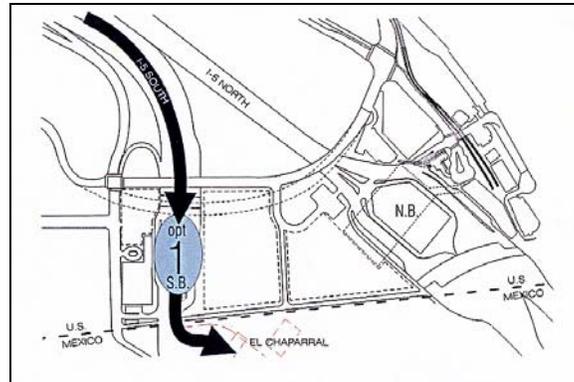
DEPENDENCIAS: La Administración de Servicios Generales (General Services Administration, o GSA), el Departamento de Transporte de California (CalTrans) y la Administración de Caminos Federales (Federal Highway Administration o FHWA)

ACCION: Aviso de intención de preparar una Declaración de Impacto Ambiental/ Reporte de Impacto Ambiental (EIS/EIR) para la mejora y ampliación de la actual Garita de San Ysidro.

RESUMEN: La acción que se evaluará por medio de este EIS/EIR es la mejora y ampliación de la actual Garita de San Ysidro, ubicada en San Ysidro, California, con el propósito de mejorar la seguridad, y operaciones del Puerto de Entrada; mitigar el aumento substancial en la congestión de tráfico en el extremo sur de la Interestatal 5; y de mantener un control sobre las siempre presentes actividades ilícitas en la frontera.

ALTERNATIVAS: Actualmente se están considerando cuatro alternativas de construcción para el proyecto propuesto y se analizarán en el EIS/EIR en lo relativo a sus posibles impactos ambientales. Además de esto, se analizará también la alternativa de “no construcción”.

Como parte del esfuerzo para proporcionar un servicio eficiente de control fronterizo para tanto México como EE.UU. y para mitigar el tráfico en la Interestatal 5 entre México y Estados Unidos, se están considerando diversos posibles desarrollos fuera del alcance del presente proyecto durante las etapas de planeación del anteproyecto. Uno de dichos posibles desarrollos incluye el plan del gobierno federal de México para desarrollar una nueva garita no-comercial en El Chaparral, ubicado directamente al sur de las Instalaciones para Inspección de Vehículos Comerciales de Virginia Avenue en EE.UU., las cuales están fuera de servicio. Se necesitaría alinear o conectar la Garita de San Ysidro a las instalaciones en El Chaparral. Otro proyecto local que podría afectar el desarrollo del proyecto propuesto es el Centro de Transporte Múltiple de San Ysidro, el cual mejoraría la terminal final del trolebús al este de la actual Garita de San Ysidro. Dicho Centro de Transporte incluye también mejoras generales a sus jardines y estructuras exteriores, así como a los estacionamientos y caminos existentes. Este desarrollo convertiría la zona al este de la actual Garita de San Ysidro en el centro principal para la población local y para cualquier persona que desee cruzar la frontera entre México y EE.UU.



Opción 1: Alineación norte-sur de las instalaciones de Inspección de Tráfico en Dirección Sur con ampliación de los Carriles de Inspección Primaria en Dirección Norte

Esta opción incluiría la desviación de las Interestatales 5 y 805 para alinearlas con las instalaciones de El Chaparral, lo que crearía una llegada directa a la nueva Garita para tráfico con dirección sur. Asimismo, esta opción ampliaría los carriles de inspección de tráfico en dirección norte incorporando los carriles que actualmente van en dirección sur para inspección primaria y reemplazaría las instalaciones actuales de la garita con una nueva construcción, incluyendo un área para inspección secundaria y edificio central, inspección y documentación para peatones y bicicletas y edificios administrativos. Esto requeriría:

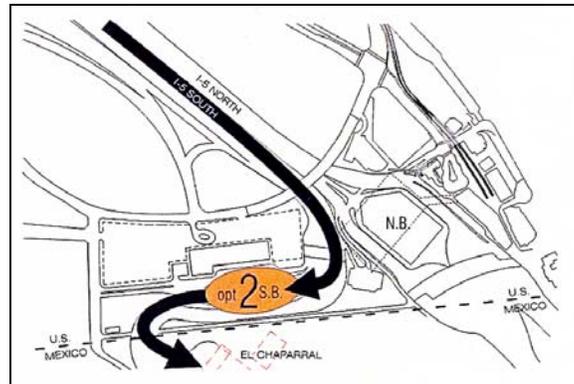
Instalaciones, Dirección Sur

1. Desviación de la Interestatal 5 y la salida de Camino de la Plaza;
2. Reubicación de Camino de la Plaza y reconstrucción del paso a desnivel al norte de su ubicación actual;
3. Proporcionar acceso de Camino de la Plaza a las instalaciones de inspección para tráfico en dirección sur;
4. Desarrollo de nuevas instalaciones de inspección para tráfico en dirección sur (salida) incluyendo un mínimo de 12 carriles de inspección primaria, un carril para inspección de autobuses, un edificio central con estacionamiento de tiempo limitado, un área de inspección secundaria para vehículos de pasajeros y un área para depósito de vehículos;
5. Desarrollo de un estacionamiento entre las instalaciones dirección norte y sur, en la medida que se considere necesario;
6. Una zona de descenso de pasajeros y estacionamiento adyacente al área de documentación de peatones;
7. Un carril para bicicletas y un camino para peatones a la garita de entrada a México;
8. y
8. La creación de un “retorno a EE.UU.” vía Virginia Avenue.



Instalaciones, Dirección Norte

1. Proporcionar hasta entre 40 y 50 casetas de inspección por medio del uso de una configuración de casetas “en relevo” en la mayoría de los carriles, incorporando los carriles de la Interestatal 5 que actualmente van en dirección sur;
2. Construcción de una nueva área de inspección secundaria y un nuevo edificio principal con estacionamiento de tiempo limitado;
3. Construcción de un nuevo edificio administrativo por encima del área de inspección secundaria;
4. Construcción de nuevas instalaciones para inspección de peatones;
5. Desarrollo de estructuras y áreas para estacionamiento, en la medida que se considere necesario; y
6. Proporcionar un carril de “retorno a México” paralelo al tráfico en dirección norte.



Opción 2: Alineación este-oeste de las instalaciones de Inspección de Tráfico en Dirección Sur con ampliación de los Carriles de Inspección Primaria para Tráfico en Dirección Norte

La opción 2 requeriría la desviación del extremo sur de la Interestatal 5 hacia las instalaciones estadounidenses de inspección de tráfico en dirección sur que se construirá paralela a la frontera México-Estados Unidos y a las instalaciones de El Chaparral. Dicha alineación requeriría el desarrollo de las instalaciones en la zona delimitada por Virginia Avenue al oeste, Camino de la Plaza al norte, y al este por las instalaciones ampliadas de inspección de tráfico en dirección norte. Los componentes principales del proyecto incluyen:

Instalaciones, Dirección sur

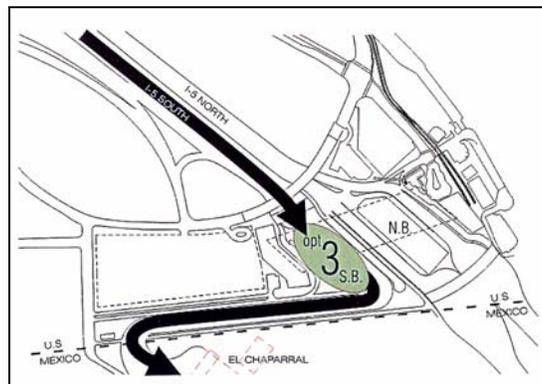
1. Desarrollo de nuevas instalaciones para tráfico en dirección sur (salida) incluyendo un mínimo de 12 carriles de inspección primaria, un carril de inspección de autobuses, un edificio central con estacionamiento de tiempo limitado, un área de inspección secundaria de vehículos de pasajeros y un área para depósito de vehículos;
2. Desarrollo de un estacionamiento al norte de las instalaciones de inspección, en la medida que sea necesario;
3. Dedicar un carril para bicicletas y camino para peatones a la garita de entrada a México;



4. Designar la rampa principal de ingreso de Camino de la Plaza a la Interestatal 5 como entrada a las instalaciones de inspección de tráfico en dirección sur;
5. Crear un “retorno a EE.UU.” vía Virginia Avenue; y
6. Reincorporar Camiones Way como un punto de descenso de peatones adyacente al área de documentación de peatones.

Instalaciones, Dirección norte

1. Proporcionar hasta entre 40 y 50 casetas de inspección por medio del uso de una configuración de casetas “en relevo” en la mayoría de los carriles, incorporando los carriles de la Interestatal 5 que actualmente van en dirección sur;
2. Construcción de una nueva área de inspección secundaria y un nuevo edificio principal con estacionamiento de tiempo limitado;
3. Construcción de un nuevo edificio administrativo por encima del área de inspección secundaria;
4. Construcción de nuevas instalaciones para inspección de peatones;
5. Desarrollo de estructuras y áreas para estacionamiento, en la medida que se considere necesario; y
6. Proporcionar un carril de “retorno a México” paralelo al tráfico en dirección norte.



Opción 3: Alineación de las Instalaciones de Inspección de Tráfico en Dirección Sur con la Interestatal 5 en dirección sur con conexión a las instalaciones propuestas en El Chaparral y ampliación de los Carriles de inspección Primaria para Tráfico en Dirección Norte

La opción 3 implicaría la co-ubicación de las instalaciones de inspección para tráfico en direcciones norte y sur con un edificio administrativo central. Los componentes principales del proyecto incluyen:

Instalaciones, Dirección sur

1. Desarrollo de nuevas instalaciones de inspección para tráfico en dirección sur (salida) incluyendo un mínimo de 12 carriles de inspección primaria, un carril de inspección a

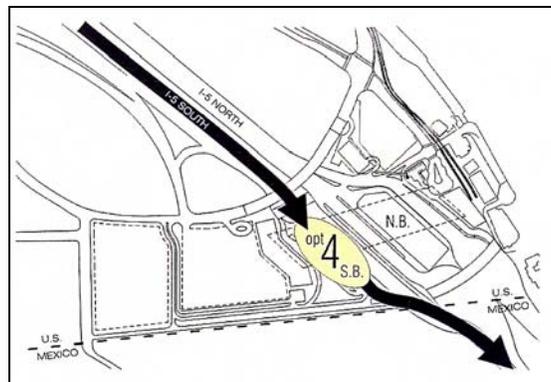


autobuses, un edificio central con estacionamiento de tiempo limitado, un área de inspección secundaria para vehículos de pasajeros y un área para depósito de vehículos;

2. Desarrollo de un estacionamiento alrededor de las instalaciones de inspección, de la manera que se considere adecuada;
3. Reincorporar Camiones Way como un punto de descenso de peatones adyacente al área de documentación de peatones;
4. Dedicar un carril para bicicletas y camino para peatones a la garita de entrada a México;
5. Reincorporar Camiones Way para proporcionar acceso local a las instalaciones de inspección de tráfico en dirección sur;
6. Crear un “retorno a EE.UU.” conectando a la Interestatal 5 en dirección norte. Será también necesario crear un “retorno a EE.UU.” desde el carril secundario para autobuses y vehículos recreativos vía Virginia Avenue; y
7. Crear nuevas instalaciones para documentación de peatones.

Instalaciones, Dirección norte

1. Proporcionar hasta entre 40 y 50 casetas de inspección por medio del uso de una configuración de casetas “en relevo” en la mayoría de los carriles, incorporando los carriles de la Interestatal 5 que actualmente van en dirección sur;
2. Construcción de una nueva área de inspección secundaria y un nuevo edificio principal con estacionamiento de tiempo limitado;
3. Construcción de un nuevo edificio administrativo por encima del área de inspección secundaria;
4. Construcción de nuevas instalaciones para inspección de peatones;
5. Desarrollo de estructuras y áreas para estacionamiento, en la medida que se considere necesario; y
6. Proporcionar un carril de “retorno a México” paralelo al tráfico en dirección norte.





Opción 4: Alineación de las Instalaciones de Inspección de Tráfico en Dirección Sur con la Interestatal 5 en dirección sur con entrada a México en el punto actual de la terminación de la Interestatal 5 dirección sur y ampliación de los Carriles de Inspección Primaria para Tráfico en Dirección Norte

Esta opción de desarrollo implicaría la co-ubicación de las instalaciones de inspección de tráfico en direcciones norte y sur con un edificio administrativo central. Dicha opción no se conectaría a El Chaparral, sino que permitiría al tráfico en dirección sur salir de EE.UU. e

ingresar a México por medio de la ruta actual de la Interestatal 5. Los componentes principales que incluiría este proyecto son:

Instalaciones, Dirección Sur

1. Desarrollo de nuevas instalaciones de inspección para tráfico en dirección sur (salida) incluyendo un mínimo de 12 carriles de inspección primaria, un carril de inspección a autobuses, un edificio central con estacionamiento de tiempo limitado, un área de inspección secundaria para vehículos de pasajeros y un área para depósito de vehículos;
2. Desarrollo de un estacionamiento alrededor de las instalaciones de inspección, de la manera que se considere adecuada;
8. Reincorporar Camiones Way como un punto de descenso de peatones adyacente al área de documentación de peatones;
9. Dedicar un carril para bicicletas y camino para peatones a la garita de entrada a México;
3. Crear un "Retorno a EE.UU." paralelo a la frontera y regresando hacia el norte a Camino de la Plaza; y
4. Crear una nueva entrada de Camino de la Plaza a la garita en dirección sur.

Instalaciones, Dirección norte

1. Proporcionar hasta entre 40 y 50 casetas de inspección por medio del uso de una configuración de casetas "en relevo" en la mayoría de los carriles;
2. Construcción de una nueva área de inspección secundaria y un nuevo edificio principal con estacionamiento de tiempo limitado;
3. Construcción de un nuevo edificio administrativo por encima del área de inspección secundaria;
4. Construcción de nuevas instalaciones para inspección de peatones;
5. Desarrollo de estructuras y áreas para estacionamiento, en la medida que se considere necesario; y
6. Proporcionar un carril de "retorno a México" paralelo al tráfico en dirección norte.

El EIS/EIR analizará los posibles impactos ambientales de las posibles alternativas de desarrollo del proyecto propuesto, incluyendo estética, calidad del aire durante la construcción y operación, geología y suelos, peligros y materiales peligrosos, hidrología y calidad del agua, uso de suelo, ruido durante la construcción y operación, servicios públicos y tráfico en la Interestatal 5 y vialidades aledañas. Asimismo, el EIS/EIR analizará los efectos socioeconómicos de la posible ampliación de la Garita de San Ysidro.

PARTICIPACIÓN PÚBLICA: Las opiniones y los comentarios del público son necesarios para determinar el alcance y contenido del diagnóstico ambiental en conexión con el proyecto



GSA Pacific Rim Region

propuesto. Debido a las restricciones de tiempo establecidas por las leyes federales y estatales, deberemos recibir respuesta en un máximo de treinta días a partir de la recepción del presente aviso. Se llevará a cabo una reunión para definir el alcance del proyecto propuesto el miércoles, 23 de julio de 2003, de 3:00 p.m. a 7:00 p.m. en el Centro Multicultural de San Ysidro, CA. Cualquier persona interesada podrá asistir para presentar preguntas e inquietudes que consideren se deberán tomar en cuenta en el EIR/EIS. En caso de necesitar mayores informes acerca de la reunión para definir alcance o del proyecto propuesto, favor de comunicarse con GSA al (619) 557-5092 o por internet:

http://hydra.gsa.gov/regions/r9/pbs/nepa_SY.htm

CONTACTO:

Ramón D. Riesgo
Border Station Program
Desert Service Center
401 West "A" Street, Suite 2075
San Diego, CA 92101-8843
(619) 557-5092